Comisión de Asuntos Internacionales
Carpeta Nº 1764 de 2012

Versión Taquigráfica N° 1213 de 2012

UNIÓN DE EXPORTADORES DEL URUGUAY

ACUERDO DE ADMISIÓN DE TÍTULOS Y GRADOS UNIVERSITARIOS PARA EL EJERCICIO DE ACTIVIDADES ACADÉMICAS EN LOS ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 22 de agosto de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Jaime Mario Trobo.
MIEMBROS:	Señores Representantes Juan Manuel Garino Gruss, María Elena Laurnaga, José Carlos Mahía y Rubén Martínez Huelmo.
INVITADOS:	Por la Unión de Exportadores del Uruguay, señoras Teresa Aishemberg, Secretaria Ejecutiva y licenciada Margarita Varela, Responsable de Comercio Exterior; y señor Mario Baubeta, Presidente del Centro de Navegación.

SEÑOR PRESIDENTE (Trobo).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Asuntos Internacionales tiene el gusto de recibir a la señora Teresa Aishemberg, secretaria ejecutiva de la Unión de Exportadores del Uruguay; a la licenciada Margarita Varela, responsable de comercio exterior de la Unión de Exportadores del Uruguay, y al señor Mario Baubeta, Presidente del Centro de Navegación, quienes han solicitado una entrevista para exponer sobre un tema que les preocupa: el Acuerdo Multilateral de Cargas del MERCOSUR.

SEÑORA AISHEMBERG.- Nosotros pedimos ser recibidos porque nos preocupa el tratamiento que le estamos dando a nivel de país a este acuerdo multilateral de cargas.

Voy a hacer una introducción, luego el Presidente del Centro de Navegación aportará más datos y la señora Varela nos dará datos técnicos para ilustrar de primera mano a qué nos referimos con la firma o no del Acuerdo Multilateral de Cargas; es decir, los pro y los contras que tiene el acuerdo. Venimos siguiendo el acuerdo desde el año 2005 y a través de las cámaras exportadoras del MERCOSUR nos comunicamos para tomar posición frente a la posible firma. Uruguay se ha mantenido sin firmar durante todo este tiempo. A medida que hemos visitado a las autoridades nacionales nos han dado la certeza de que están de acuerdo con

el sector privado para no avanzar en la firma de este acuerdo. El señor Baubeta y la señora Varela nos van a explicar qué perdemos con la firma de este acuerdo.

Hemos advertido que para las distintas autoridades nacionales el tema se ha transformado en una política de Estado. Nos alegra coincidir con la posición de las autoridades que tienen que ver con el tema, tanto a nivel de los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Transporte y Obras Públicas, y de la Cámara de la Marina Mercante nacional, como tantos otros que usan nuestro puerto.

SEÑOR BAUBETA.- El espíritu del Tratado de Asunción propició un proceso teórico de integración y el compromiso inicial fue armonizar sus legislaciones en diversas áreas. Deseo recalcar el proceso teórico y el compromiso inicial porque no es la realidad que vivimos a los veintiún años de la firma del Tratado. La integración consistía en la libre circulación de bienes y servicios y factores productivos a través, entre otros, de la eliminación de los derechos aduaneros y las restricciones no arancelarias a la circulación de mercaderías. A los efectos de establecer la igualdad de condiciones para la prestación de servicios de transporte, se creó el Subgrupo de Trabajo Nº 5, "Transportes", para el análisis técnico y la elaboración de proyectos de acuerdo, por ejemplo para el transporte de cargas por carretera y para el transporte marítimo. El proyecto de acuerdo multilateral de transporte marítimo del MERCOSUR, elaborado por la comisión de especialistas de transporte marítimo -dentro del ámbito del Subgrupo Nº 5-, se elevaría al grupo Mercado Común para su aprobación y luego se ratificaría por los Estados Parte. Una vez aprobado, caerían los acuerdos bilaterales, hoy vigentes: transporte marítimo de carga; existe un acuerdo entre Argentina y Brasil y otro entre Uruguay y Brasil.

Los acuerdos vigentes implican que el intercambio comercial por vía marítima entre los países debe realizarse en buques de sus propias banderas. Al no existir buques de las banderas, los órganos competentes de los países otorgan un "waiver", un permiso para utilizar buques de terceras banderas. Uruguay con Argentina no tiene un acuerdo de transporte marítimo de carga sino solamente de pasajeros.

El alcance de los primeros borradores del acuerdo establecía que el transporte marítimo internacional entre los países miembros sería realizado por armadores de los países miembros. Se establecía una reserva de carga inter MERCOSUR.

En abril de 2005 se realiza la XXIX reunión del Subgrupo Nº 5 en Asunción, a la que Uruguay no concurre. El Ministro Rossi envió una nota expresando la imposibilidad de concurrir a la reunión por motivos derivados de la transición de gobierno. Los representantes de Argentina, Brasil y Paraguay, aprovechando la ausencia de Uruguay, alcanzaron un consenso, modificando el proyecto y ampliando la reserva de carga a los servicios "feeders", transporte realizado entre un puerto de un Estado Parte a otro puerto del bloque con el propósito de trasbordo, o sea carga con destino a terceros países. Ampliaron el alcance del transporte marítimo. En primera instancia era solo para el intercambio entre los países, y a partir del 2005 el proyecto generaliza a todas las cargas que se movilizan entre los puertos del bloque. Por ejemplo, se embarca pescado en Puerto Madryn, en el sur argentino, se descarga en Montevideo en tránsito y se reembarca con destino a Japón. Según el actual borrador, el servicio "feeder" entre Puerto Madryn y Montevideo de una carga con destino a Japón, también tiene que ser en buques de bandera MERCOSUR. Los tres países se incluyeron excepciones. Inclusive, el acta de sesión dice que Argentina, Brasil y Paraguay acuerdan; Uruguay no estaba.

En síntesis, los tráficos incluidos son: cualquiera marítimo, tráfico internacional del Río de la Plata, remolques de mercadería, barcazas, "feeder" y trasbordo con destino a terceros países. Y los tráficos excluidos son: tráfico del acuerdo hidrovía Paraná Paraguay, tráfico del Alto Paraná, petróleos brasileños y el cabotaje de cada país. Este es un tema importante.

Cada país reserva para sí el transporte de cabotaje. Nuestra Ley Nº 12.091, sobre navegación y comercio de cabotaje, en su artículo 1º establece: "La navegación y comercio de Cabotaje, o sea aquella que se realiza entre puertos de la República, así como los servicios de puerto y playa, las operaciones de salvataje, alijo, y las que efectúen los remolcadores, lanchas y demás embarcaciones menores en aguas de jurisdicción uruguaya, quedan reservados a los buques de bandera nacional". En los demás países es igual.

En 2005 se respetaba lo jurídico y, de acuerdo con las normas vigentes del MERCOSUR, se puso a consideración de Uruguay el acuerdo alcanzado por los tres socios. Entiendo que el señor Ministro Rossi contestó en tiempo y forma no aceptando el borrador del acuerdo por la inclusión de los servicios "feeders".

El rechazo estuvo basado en que se afectarían las operaciones de nuestros puertos que se nutren de trasbordos de carga de los diversos países de la región. Montevideo es un puerto "hub", un puerto concentrador; más del cincuenta por ciento de su actividad es el manipuleo de carga en tránsito, favorecido por la ventaja comparativa de la libre circulación de mercaderías, régimen de puerto libre, creado por la ley de puerto aprobada en 1992.

Desde el comienzo de la nación se entendió que Montevideo tenía que ser un puerto de tránsito y trasbordo para operaciones de comercio intermediario que otorgan significativos beneficios al país; eso era lo que se decía.

En marzo de 1829, el Gobierno Provisorio de Lavalleja dicta un decreto con la finalidad de estimular el tránsito. Luego, esa política liberal para el depósito, tránsito y trasbordo, se confirma por leyes de 1837, 1853 y 1861. En la exposición de motivos se expresaba que "[...] los solos consumos de plaza de Montevideo son en sí poca cosa para alimentar el comercio en gran escala que promete nuestro puerto y nuestra situación geográfica. Debemos hacer todos los esfuerzos de modo que los efectos europeos introducidos a Montevideo puedan repartirse en los pueblos de la Confederación Argentina y buscar allí mismo los frutos de explotación que necesitan para los retornos", visión totalmente vigente que diera inspiración a la ley de puertos.

El Centro de Navegación ha apoyado la decisión del Gobierno, que se mantiene desde 2005 a la fecha, y en diversos foros hemos manifestado nuestra total oposición a la reserva de carga y, fundamentalmente, a la estipulación que se incluye en el proyecto con respecto a los servicios "feeders" y trasbordos con destino a terceros países. A nuestro criterio, esta disposición, que va contra la tradición del país, implica una amenaza para el Puerto de Montevideo, constituye un atentado contra el tránsito de mercaderías por nuestra principal terminal portuaria y afectará los intereses generales de nuestro comercio exterior e internacional.

Analicemos el contexto del proyecto y el contexto regional. El proyecto incluye excepciones para todos los demás miembros menos para Uruguay; no rige en la hidrovía y continúan vigentes las respectivas leyes de cabotaje. Uruguay brinda el mismo tratamiento de navegación y facilidades portuarias que tiene la bandera nacional a las banderas de sus socios, cuando nuestra bandera es considerada tercera bandera en Argentina y por trabas administrativas que generan sobrecostos -llámese prácticos del Río Paraná y Paraguay- no puede navegar la hidrovía.

La Dirección Nacional de Transporte Marítimo de Argentina, luego del otorgamiento de un "waiver" -es decir de un permiso- para embarcar en tercera bandera carga argentina con destino a Brasil, investiga si se hace trasbordo en Montevideo. Si se hace el trasbordo, cancela el permiso. Esta situación fue denunciada en entrevista al Canciller doctor Luis Almagro en mayo de 2010. El Subsecretario de Vías Navegables de la República Argentina preparaba un decreto para impedir que cargas argentinas trasbordaran en Montevideo reeditando la situación de 1990, cuando Argentina dictó un decreto para prohibir el trasbordo de granos en nuestro país, lo que se conoció como "la doña Flor". Denunciamos personalmente esta situación el viernes 27 de agosto de 2010 al Canciller doctor Luis Almagro.

La Marina Mercante Argentina es gerenciada por el SOMU, sindicato que el año pasado bloqueó por semanas el comercio exterior de Paraguay, causando enormes pérdidas al país. Por otra parte, Brasil está impulsando una política de fomento de su flota nacional, iniciativa potenciada por su crecimiento económico.

Analicemos, primero, la afectación al comercio exterior de nuestro país de acuerdo con nuestra óptica. De aprobarse el actual proyecto, los fletes marítimos del comercio internacional del país quedarán a expensas de un limitado grupo de armadores de las naciones integrantes del MERCOSUR, con una única, insuficiente y burocrática cláusula de escape consistente en habilitar cargas a terceras compañías fuera del sistema en tanto no existan servicios disponibles en las líneas de las banderas de la región. Nuestro país, con una economía pequeña dentro del bloque y compitiendo con sus socios con los mismos productos en los mercados internacionales, corre el serio riesgo de que los armadores del MERCOSUR opten por banderas que tiene el mayor mercado: Brasil, fundamentalmente, y luego Argentina. Nuestro comercio exterior puede quedar de rehén de situaciones que afecten la competitividad de la producción nacional en el mundo, en el momento que se busca denodadamente la diversificación de los mercados, y podrá elevar los costos de producción y consumo interno de importantes actividades. Ante la oferta restringida, propia de la reserva de carga, pensemos a qué bandera asignaran la preferencia de disponibilidad de bodega, los valores de flete y, además, los costos burocráticos; no será a la bandera uruguaya.

Nuestro país necesita estimular la competencia, abrir las fronteras para reducir los fletes y proveer a los exportadores e importadores los beneficios de la amplia modernización del transporte. Compartimos la opinión de que el bloque debe tener una flota MERCOSUR y no ampararse en una reserva de carga. El primer impulso para la flota comunitaria sería que Brasil, Argentina y Paraguay permitieran el cabotaje interno a la bandera MERCOSUR, en lugar de promover la reserva de carga. Esta situación sí favorecería el desarrollo de nuestra marina mercante

El camino que nos pretenden imponer nuestros socios del bloque, con una medida totalmente proteccionista, nos lleva a aislar a la economía nacional en el ámbito internacional. Sería inminente un incremento de fletes considerando que, por ejemplo, hoy el coste corriente de una bandera brasileña, sin tener un mercado cautivo, es un 100% más que un "charter" a tercera bandera sin combustible.

Seguidamente analicemos la afectación al puerto de Montevideo para la captación de cargas en tránsito. Entendemos que la posición adoptada en 2005 y la presión que se ejerce contra Uruguay en el Subgrupo Nº 5 y en otros ámbitos constituyen en sí mismas un ataque frontal sistemático de Argentina y Brasil para evitar el tránsito de sus mercaderías por nuestro puerto, solucionando sus problemas sin abrir su comercio de cabotaje. Si coincidimos en que las banderas de Brasil y Argentina se quedarán con el mercado de transporte marítimo en la región, imaginemos qué puertos elegirán estas banderas para concentrar las cargas en tránsito. La volatilidad de las mercaderías en tránsito y la falta de flexibilidad en el transporte pondrán en riesgo a nuestra principal terminal como puerto "hub" y al país como centro de distribución regional, afectando toda la actividad logística. La viabilidad del Uruguay logístico depende directamente del mantenimiento del flujo de tránsito y este, de la libertad de bandera.

La carga en tránsito contribuye a financiar los costos de escala de los buques y, por ende, a la rebaja de fletes y a la disponibilidad de bodegas para nuestro comercio exterior. El cambio de reglas de juego para los armadores de ultramar que recalan en los puertos del bloque obligará al replanteo de los tráficos.

Analicemos las cifras de actividad del puerto de Montevideo en porcentajes, en el rubro contenedores, en el año 2011. Dejo a la Comisión las estadísticas del período 2006- 2011.

En contenedores llenos, la actividad se desglosó de la siguiente manera: el 45,22% en exportación-importación y el 54,78% fue de tránsito. En el total movilizado correspondió: 32,27% a exportaciones-importaciones, 39,10% a tránsito y 28,62% a contenedores vacíos

Además de recalcar la importancia del tránsito, debemos destacar lo significativo que representa la movilización de contenedores vacíos, que en la gran mayoría de los casos es para atender las actividades del tránsito. Un contenedor vacío se descarga de un buque, se carga en otro y luego vuelve con carga regional. Un mismo contenedor llega a tener cuatro movimientos.

El borrador de acuerdo alcanza al transporte de las unidades vacías. No permitir que un armador internacional pueda reposicionar unidades vacías con sus propios buques entre los puertos del MERCOSUR es un grave atentado al concepto de polo logístico.

Las conclusiones de un estudio que realizó el Centro de Navegación para apoyar las negociaciones del Subgrupo Nº 5 fueron que del total del tránsito que se movilizó en el puerto de Montevideo, el 11% fue en bandera MERCOSUR y el 89%, en tercera bandera. Frente a un nuevo escenario regional, se deberá interpretar la posición que tomen los armadores de ultramar que optan hoy por concentrar cargas en Montevideo y que cumplen el servicio, básicamente, en terceras banderas.

Tenemos una inmensa fortaleza que es nuestra posición geográfica -ventaja comparativa con los puertos de la región- y los servicios eficientes, competitivos, que resultan atractivos para los armadores internacionales en un mercado abierto. Teniendo una visión optimista frente al proyecto, podemos decir que existirían beneficios absolutamente teóricos para nuestra Marina Mercante, pero se corren enormes riesgos.

Se deberá cuantificar el monto de divisas por servicios a la carga, a escala de buques y mano de obra que perderá el puerto de Montevideo si alguno de los armadores decide atender nuestras exportaciones e importaciones con servicios "feeders", buques de menor capacidad y eligen otro puerto como "hub", donde recalarán los buques de mayor porte. Se deberá cuantificar el aumento de fletes que pagará nuestro comercio exterior debido al aumento de costos de las banderas del bloque, frente a terceras banderas y la eventual

pérdida del tránsito, masa crítica para financiar los gastos de escala. Se deberá interpretar cuál será la bandera que captará el mayor mercado de transporte del bloque y cuantificar el porcentaje para nuestra bandera nacional. Sin lugar a dudas, la bandera más atractiva para los armadores, a fin de acogerse a esta norma, será casi exclusivamente la bandera brasileña, ya que también le permite al armador hacer el servicio de cabotaje dentro de Brasil, el mayor mercado del bloque. Hoy, la disponibilidad de bodega para nuestras cargas, en un mercado abierto, por situaciones ajenas, se constituye en una traba de nuestro comercio exterior.

Además, de los posibles perjuicios que fueron analizados, el borrador del acuerdo incluye una cláusula de sumo riesgo y que quedará a la interpretación de las grandes economías del bloque.

El artículo 12 establece la vigencia. Dice que mientras esto no se ratifique por los Parlamentos, siguen vigentes los acuerdos bilaterales. Sin embargo, de producirse la firma del acuerdo, me atrevo a interpretar la inmediata posición de Brasil y Argentina: desde la firma rige la reserva de carga y alcanza a los servicios "feeders".

Señor Presidente: para finalizar, permítame hacer algunas reflexiones. En la conflictividad política que se ha generado entre Argentina y Uruguay por el dragado de los canales de Martín García subyace una pelea, no solo multimillonaria en términos de mercadería sino que es parte de una contienda de fondo que definirá, en gran medida, cuál de los dos países se convertirá en el "hub" logístico regional y cuál deberá conformarse con un papel secundario. Esto último significa menos inversiones, menos servicios y menos empleo de cara al futuro. La gran discusión de fondo es cuál de las dos naciones operará barcos de mayor calado y qué país terminará recibiendo buques "feeders", embarcaciones más pequeñas.

El Gobierno debería revisar la estrategia- país y no crear nuevos instrumentos en el marco del MERCOSUR. Me refiero tanto a la firma del acuerdo del transporte marítimo como a la ratificación parlamentaria del Código Aduanero del MERCOSUR. Lo digo porque el único que cumple con ellos es Uruguay y muchas veces esos instrumentos son usados en contra de nuestra actividad económica, en el marco por la lucha de puertos. Uruguay debe ser prudente. Hemos quedado solos, con una economía pequeña, en un MERCOSUR político.

Con relación al Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR, en conclusión, cabe decir que tal como está redactado no genera ningún beneficio para la Marina Mercante nacional y encierra una amenaza para el puerto de Montevideo y para nuestro comercio exterior e internacional. Asimismo, aumentarán los valores de los fletes marítimos por los costos de las banderas del bloque y se pagarán servicios portuarios superiores a los actuales por perder la condición de "hub". A su vez, al perder la carga en tránsito, tanto de contenedores llenos como vacíos, se afectará al puerto de Montevideo y, en definitiva, al país logístico como centro de distribución regional.

SEÑORA VARELA.- Voy a aportar algunos datos adicionales.

Antes que nada, quiero comentarles que la documentación que acercamos a la Comisión incluye el texto del proyecto del acuerdo, una copia de la última acta del Subgrupo de Trabajo Nº 5, "Transporte" -donde se puede ver la situación actual de la negociación-, la respuesta de la Unión de Exportadores a una consulta que hizo la Dirección de Transporte Marítimo sobre la posición del sector privado y de las distintas gremiales sobre el proyecto y un artículo de prensa del diario "La Nación" que refiere al tema.

Quiero puntualizar que los objetivos del acuerdo son el desarrollo de las marinas mercantes del MERCOSUR, el desarrollo de la industria naval -que, si bien no está explícitamente dispuesto como un objetivo, queda de manifiesto al exigir que los buques que tengan bandera nacional sean construidos en astilleros de los Estados Parte- y asegurar la eficiencia, regularidad y reducción de costos. En la medida en que Uruguay tiene una marina mercante mínima, insuficiente para nuestras necesidades y, cómo está planteado el tema del control de las banderas, entendemos que es inadecuado el instrumento; es contrario a lo que es asegurar eficiencia, regularidad y reducción de costos. Todos los perjuicios que expuso el señor Mario Baubeta para el sector Tránsitos impactan directamente en el sector exportador porque, al tener un menor acceso a los buques -hoy ya tenemos dificultades con algunos destinos por falta de frecuencias- y, por otro lado, por la menor frecuencia, hay un aumento de los costos, que nos preocupa.

A su vez, me gustaría comentarles cuál es la situación actual de la negociación. La posición de Uruguay es que está agotada la instancia técnica y, por lo tanto, la discusión debería salir del Subgrupo de Trabajo Nº 5 "Transportes" y debería ser tratado a nivel del Grupo Mercado Común. Sin embargo, los demás Estados parte, en la última reunión, que fue en junio de 2012 decidieron -aún con la negativa de Uruguay, que se abstuvo de participar en la discusión- volver a discutir el acuerdo y pedir a Uruguay nuevamente que para la siguiente reunión tenga una posición sobre qué artículos del acuerdo son contrarios a sus intereses y que demuestre el impacto. Entonces, la finalidad de nuestra presencia acá -si bien los señores Diputados no tenían copia del acuerdo porque, obviamente, todavía no se firmó- es ponerlos al tanto de cuál es la situación y la preocupación y llevarla a todas las autoridades, para que estén al tanto del tema.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- El señor Baubeta habló del Código Aduanero del MERCOSUR, que es un asunto que hace años está dando vueltas.

El otro día llegué a leer el anteproyecto y pedí la opinión de los despachantes de Aduana, en una conferencia que dio el doctor Bandera, que me pareció muy buena. Lo que está en ciernes para llegar al Parlamento es algo que se dice que armonizará a ese Código Aduanero del MERCOSUR con la legislación nacional. Quisiera conocer su visión sobre el tema, porque no tenemos el Código Aduanero uruguayo, a los efectos de dejarnos una orientación en la materia y ver cómo salen de este Código Aduanero que enviará el Poder Ejecutivo los intereses que está diciendo que van a ser afectados.

SEÑOR BAUBETA.- Con fecha 16 de agosto el Poder Ejecutivo remitió al Parlamento el Código Aduanero del MERCOSUR y el nuevo Código Aduanero uruguayo, llamado Carou, Código Aduanero de la República Oriental del Uruguay.

Recién tuvimos conocimiento del texto en el día de ayer. Cuando se firmó en agosto de 2010 el Código Aduanero del MERCOSUR, la principal preocupación del Centro de Navegación Trasatlántica fue que en su artículo 3º establece que los puertos pasan a ser zonas primarias aduaneras. Esa definición afecta el régimen de puerto libre.

Preocupado por esa situación, el Centro de Navegación tuvo la iniciativa de juntar a la Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay, a la terminal TCU -Terminal de Cargas Uruguay- del Aeropuerto Internacional de Carrasco y a expertos en Derecho Aduanero. Se creó una Comisión, que comenzó su trabajo por noviembre del año 2010, habilitada por el señor Ministro Lorenzo, para que los privados pudieran enviar iniciativas con respecto a un nuevo Código Aduanero uruguayo. Se remitieron cinco estudios referentes a puerto libre, tránsito, etcétera.

Hemos podido ver rápidamente -son 137 páginas y lo recibimos ayer- que la mayoría de las normas que se trabajaron en la Comisión están incluidas en el nuevo Código Aduanero uruguayo. Creemos que en nuestra interna el tema quedará blindado, porque el artículo 3º incluye que son zonas primarias aduaneras, pero que rigen las normas de la Ley de Puertos. El tema que nos preocupa es la interpretación que Argentina y Brasil realicen de esta norma. Creemos que puede estar blindado en lo interno, pero nos preocupa mucho porque, sobre todo Argentina, considera a nuestro régimen de puerto libre como una zona franca. Hay artículos de prensa y manifestaciones de los principales Directores o Secretarios de Transporte y de Vías Navegables que el régimen de puerto libre que tiene Uruguay no es compatible con el MERCOSUR y que las únicas zonas francas que existen son Manaos y Tierra del Fuego. Entonces, nos preocupa qué interpretación darán Argentina y Brasil al nuevo texto del Código Aduanero uruguayo, máxime por la situación que hoy vive el MERCOSUR. Además, como economía chica, Uruguay puede estar muy desprotegido. Entonces, nos preocupa mucho seguir creando instrumentos en el MERCOSUR que después puedan ser interpretados -siempre hay dos, tres, cuatro o cinco bibliotecas, además de la de Argentina y Brasil, porque este último también es proteccionista- como no favorables para los intereses de Uruguay.

SEÑOR MAHÍA.- Me parece muy importante vuestra presencia aquí. Su exposición realmente nos alerta sobre un tema que aún no está firme.

Por lo que he escuchado hasta ahora, ustedes advierten sobre determinados perjuicios para el interés nacional en este acuerdo borrador que llevan adelante Brasil, Argentina y Paraguay, que el Gobierno uruguayo no ha

suscrito y que está siguiendo su análisis. Naturalmente, vamos a consultar a todas las autoridades nacionales vinculadas a este tema.

Por la exposición realizada, me queda muy en claro cuál es el punto de inflexión en esto, porque el tema del desarrollo de una Marina Mercante nacional o regional tiene contraindicaciones -por llamarlo de alguna manera- con el comercio y el desarrollo logístico uruguayo. Es un tema que lleva 200 años, que hace a la historia misma del Uruguay. Personalmente lo ubico en el mismo nivel de conflictividad o superior al de los temas tributarios con Argentina. Por lo tanto, es un tema realmente de recibo. Lo vamos a seguir con mucha atención y esperamos tener conversaciones antes que este tema tome estado parlamentario, lo que nos permitirá tener un mayor nivel de incidencia y de seguimiento. Estos asuntos vinculados con el trabajo de los uruguayos han tenido -así lo reflejan los proyectos de ley aprobados- un tratamiento del sistema político en su conjunto. El MERCOSUR hoy está en una situación delicada en algún aspecto, pero es el instrumento regional del cual Uruguay suscribe como Estado Parte. Naturalmente, vamos a seguir este asunto con especial interés.

No voy a profundizar más en el tema porque no tengo especialización.

SEÑOR GARINO GRUSS.- El señor Baubeta hacía referencia a medidas administrativas que impiden a Uruguay utilizar la hidrovía. Quiero conocer su opinión.

SEÑOR BAUBETA.- El tratado de la hidrovía implica la libre navegación para los cinco países integrantes. Sin embargo, los prácticos del río Paraná deben tener una habilitación para poder navegar buques. Esa habilitación implica que esos profesionales tengan una experiencia y horas de navegación equis para que les den ese brevet a fin de poder navegar en los ríos Paraná y Paraguay. Uruguay no tiene esa capacidad de navegación y no cuenta con patrones ni capitanes que tengan ese brevet; por lo tanto, la bandera uruguaya es obligada a tomar prácticos de los ríos Paraná y Uruguay, algo que es muy costoso y que lo hace inviable.

SEÑOR GUARINO GRUSS.- ¿No se justifica el requerimiento?

SEÑOR BAUBETA.- El requerimiento tiene una lógica en la seguridad. Evidentemente, Argentina y Paraguay tienen que cuidar su vía navegable de modo de que no venga alguien que no la conozca y provoque un siniestro. Sin embargo, dentro de la buena fe, podría propiciarse que marinos uruguayos navegaran, que hicieran su carpeta para poder alcanzar ese brevet de navegación, pero no se logró un acuerdo. Por lo tanto, Uruguay no puede participar en la hidrovía.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que los señores Representantes se han expresado en el mismo sentido que queremos hacerlo nosotros, es decir, agradeciendo la posibilidad de sensibilizarnos con un tema que es preocupante para Uruguay.

Esta Comisión -en la Legislatura pasada-, con insistencia, a raíz de alguna visita del Centro de Navegación Transatlántica y del señor Ministro de Relaciones Exteriores, siempre hizo hincapié en la necesidad de que Uruguay, en la negociación del Código Aduanero del MERCOSUR, tuviera presente la defensa del interés nacional especialmente en lo que tiene que ver con la práctica del puerto libre en nuestros puertos. Recuerdo que en una ocasión, el ex Ministro Fernández nos hizo saber que la delegación uruguaya o que la posición del gobierno uruguayo en ese momento estaba decidida a impedir la aprobación de un acuerdo en el que estuviese incluida una duda sobre la legitimidad de la condición de puerto libre de nuestras terminales.

El tema que hoy ustedes nos presentan, si bien está en vías de negociación o de análisis político en el MERCOSUR, es muy importante que tome estado parlamentario porque desde este ámbito, nosotros podremos -luego vamos a hacer una moción en ese sentido- invitar a los funcionarios uruguayos que tienen que ver con esta negociación para que nos introduzcan en los antecedentes, en el tiempo, en cómo están las cosas actualmente y en cuáles son los respaldos políticos necesarios para que Uruguay pueda sustentar una posición que defienda el interés nacional. Creo que en ese sentido todos los sectores políticos tienen la misma orientación y visión. Estas negociaciones son las instancias en las que se puede perder o ganar mucho.

Entonces, estando esto discutido a nivel del grupo técnico e ingresando a la esfera de las decisiones de carácter político, es muy importante que en el ámbito de la Comisión -además de conocer la opinión de ustedes- podamos conocer la opinión del Poder Ejecutivo, que es el que tiene a su cargo la conducción de la política exterior. De esa forma, podremos ir sacando conclusiones y tomar decisiones que vayan en apoyo de la defensa del interés nacional.

SEÑOR BAUBETA.- Hoy tuve una conversación telefónica con armadores argentinos y debo trasmitir que el señor Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, ingeniero Horacio Tettamanti -que sustituye al señor Ricardo Luján-, está en la misma línea de su antecesor y está preparando normativas para evitar los transbordos de carga argentina por nuestros puertos. Creo que esto puede ser fruto del anuncio que ha hecho Uruguay en cuanto al puerto de aguas profundas. Yo considero que un puerto de aguas profundas necesita dos condiciones fundamentales: conectividad y un acuerdo regional; creo que el acuerdo regional va a ser difícil.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces ¿qué normas argentinas que obligan a sus buques de bandera o a sus "feeders" se han dispuesto en los últimos años que eventualmente afectan la posibilidad de que Montevideo sirva como puerto "hub" o de tránsito de mercaderías?

SEÑOR BAUBETA.- Como decía, el 27 de agosto de 2010, las Cámaras de las terminales del río Paraná se veían perjudicadas por estas normas porque lo que buscaba el gobierno argentino era la centralización en Buenos Aires. Entonces, tanto las terminales del Sudpatagónico como las del Paraná, se verían perjudicadas.

El 27 de agosto me dijeron que el señor Luján estaba preparando un decreto que podría ser fiscal, un recargo a los fletes, etcétera, para desalentar el transbordo. En aquella oportunidad, el lunes 31 de agosto de 2010, el señor Canciller Timerman visitaba Montevideo y, a los dos o tres días, salió un comunicado de los dos Cancilleres en el sentido de que Uruguay y Argentina no iban a emitir normas que directamente perjudicaran a un Estado u otro. Eso se frenó en 2010. Pero ahora, la situación de relacionamiento a nivel de la Cancillería no es el mismo. Argentina está preocupada porque Uruguay pueda prestar servicios a sus cargas y, de seguir adelante con ese tipo de medidas que todavía no han emitido, que ello pueda perjudicar las actividades de nuestros puertos.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿De qué puertos argentinos son las cargas que salen a través del puerto de Montevideo?

SEÑOR BAUBETA.- Hay cargas refrigeradas del Sudpatagónico que son muy interesantes porque pagan muy buen flete; hablo de pescado y de fruta que viene del Sudpatagónico a Montevideo. Los armadores oceánicos vienen a buscar esas cargas a nuestra capital y aseguran bodega a los exportadores y buen flete. Además, Montevideo brinda servicios a contenedores refrigerados: electricidad, reparaciones, etcétera. También viene mucha carga de Rosario a Montevideo, se descarga aquí y se transborda con destino a terceros países.

SEÑOR PRESIDENTE.- O sea que el Sudpatagónico y Rosario serían los que proveen mayor volumen de carga en tránsito a través de Montevideo para otros mercados.

SEÑOR BAUBETA.- También está lo que corresponde a Brasil; muchas veces damos servicio a cargas que son destino final. Inclusive, habrán escuchado que este año ha bajado la actividad del Puerto de Montevideo, pero esto no sucedió por la desaceleración de la economía mundial o por las medidas proteccionistas argentinas sino más bien porque el año pasado un armador decidió hacer "hub" en Montevideo en el primer semestre de carga de Brasil. Eso generó un volumen muy importante que volvió a Brasil por haber cambiado la política comercial y significó que este año estén bajando mucho las cargas en tránsito.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Los fletes entre los puertos que usted menciona y el Puerto de Montevideo en qué barcos se realizan?

SEÑOR BAUBETA.- Hay una tendencia y los principales armadores que están en el tráfico ya tienen la bandera de Brasil. Hamburg Süd tiene Alianza, CCAB tiene Libra y MAERSK, Mercoline. Ya están establecidos. Tienen buques de bandera brasileña pero también chartean terceras banderas. En general, los servicios "feeders", que hacen el recorrido corto Sudpatagónico o el Río Paraná, se hacen en buques menores, la mayoría de terceras banderas. Como ya manifesté, el costo a veces es ciento por ciento más bajo que el de una bandera de Brasil.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Las medidas que eventualmente estaría preparando la Secretaría argentina serían para afectar la utilización de esos buques de terceras banderas entre esos puertos y el Puerto de Montevideo?

SEÑOR BAUBETA.- No apuntan solamente a las terceras banderas sino a toda la carga. La totalidad de las cargas tiene que salir por Buenos Aires.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Si fueran hechos en "feeder" de bandera argentina también estarían afectados?

SEÑOR BAUBETA.- No, porque los de bandera argentina van a ser redireccionados a Buenos Aires. No van a hacer transbordo a Montevideo. El problema del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR es que si las banderas argentina y brasileña van a dominar el mercado regional de transporte marítimo van a elegir sus puertos, el de Buenos Aires y el de Río Grande, para hacer el "hub", la concentración.

SEÑORA AISHEMBERG.- Simplemente quiero aclarar que durante muchos años nuestro puerto - nosotros trabajamos junto con el puerto -se promocionó en las provincias argentinas buscando mayor cantidad de movimiento y que el comercio exterior del Uruguay pueda utilizar los barcos que vienen por el transbordo. Por eso estamos juntos buscando aliados para que nos apoyen a fin de que nuestro puerto se siga desarrollando y continúe llevando adelante los planes estratégicos que consideramos muy buenos.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- ¿El señor Baubeta ve la posibilidad de que Uruguay cuente con un puerto como el de Río Grande, más allá de que tenga aliados extracontinentales muy importantes? Vi una maqueta del Puerto de Río Grande y me asombré de esas escolleras de tres kilómetros entrando en el océano. Quiero saber si pese a la relación que tenemos en el MERCOSUR -que es una relación doméstica que nos tiende a matar-, será posible la concreción de un superpuerto. En Uruguay siempre se habló de un superpuerto, pero no sé si será posible dada la cercanía que tenemos con el de Porto Alegre, en la Laguna de los Patos, en cuanto a los impedimentos que pueda haber desde las administraciones centrales, porque es lógico pensar que el superpuerto de La Paloma o de Rocha está vinculado a la Mesopotamia argentina por economías, porque ir al Puerto de Porto Alegre es mucho más caro. Lo que sucede es que nosotros hasta ahora nunca hemos tenido un puerto. El argentino llega a Paysandú y va para el norte. Diferente sería si atravesara la Ruta Nacional Nº 26 y estuviera en Rocha. Eso cambiaría el eje del país y hasta del MERCOSUR.

Esto es todo teórico, pero la pregunta concreta es si el señor Baubeta ve viable que en unos lustros podamos contar con un puerto pese a la competencia que vamos a tener con el puerto brasileño.

SEÑOR BAUBETA.- Es absolutamente viable. Uruguay tiene que luchar por tener un puerto de aguas profundas porque la isobata a menos 20 metros está muy cerca de la costa. El lugar elegido ha sido reconocido por los prácticos que han hecho trabajos de medición de profundidades, de batimetrías. Hace un par de años ya decían que la zona del Palenque era una de las mejores para establecerse. La obra tiene un costo fenomenal pero el puerto no va a tener un costo de mantenimiento porque la profundidad natural está a 2.000 metros. Creo que un puerto puede ser muy eficiente y con menores costos. Allí van a movilizarse alimentos, que van a ser demanda mundial, y estamos mirando especialmente al este, a China. Creo que Uruguay tiene que pelear por esto.

(Se retiran de Sala los integrantes de la Unión de Exportadores del Uruguay y del Centro de Navegación Trasatlántico)

SEÑOR PRESIDENTE.- Con relación a este tema, voy a sugerir que nos pongamos al tanto de la posición negociadora uruguaya. En todo caso, podemos invitar a la Dirección General para Asuntos de Integración y MERCOSUR de la Cancillería, que supongo que estará coordinando esta negociación, a efectos de que nos informe sobre el actual estado de cosas. Después de que tengamos la visión del sector privado y la del público, podremos ver cómo evoluciona el trabajo.

SEÑOR MAHÍA.- Ya sugerimos en presencia de los invitados la necesidad de tener otra visión; eso nos parece de orden. Además, el tema presentado es de principal interés, como ha sido señalado por todos.

Debemos considerar la posibilidad de tener una reunión reservada, porque los invitados van a dejar algunas constancias que, en este caso, refieren a cuestiones estratégicas sobre estos temas, que involucran intereses de fondo.

Me parece que las dos propuestas son complementarias. En lo personal, estoy abierto a cualquiera de las dos. Sugiero esta última porque creo que en estos asuntos no hay dos intereses en juego.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Este es un tema de garantías. Como bien dijo el Presidente Baubeta, con el Código Aduanero Uruguayo, que estamos modificando para armonizarlo con el Código Aduanero del MERCOSUR, podemos lograr un blindaje. La cuestión es si será posible que más adelante, cuando el proyecto del Código Aduanero del MERCOSUR llegue a Sala, vamos a poder recomendar una eventual aprobación si Uruguay no tiene garantías de sus socios mayores en cuanto a que no se verá afectado en sus intereses. Lo planteo porque podemos hacernos trampa al solitario. Tenemos una ley que blinda, que hace un círculo bien redondito con el Código Aduanero del MERCOSUR, pero los demás pueden no entenderlo así, pueden interpretarlo de otro modo y se pueden generar situaciones que nos afecten.

Quisiera que la Cancillería nos informara sobre esas garantías que fueron puestas en tela de juicio con lo expresado por el Presidente Baubeta. Pero en estos temas no va a alcanzar solo con la palabra de la Cancillería; hay que ser muy claros al respecto. Debemos ver si a nivel internacional es de vida o muerte sacar ya ese protocolo, o si habrá que esperar un mejor momento. Lo planteo porque las conductas que se siguen desde Buenos Aires no van precisamente en el sentido de brindar garantías.

Esta es la preocupación que me quedó. El otro Protocolo cuestionado del Subgrupo Nº 5 está atado también a la modificación aduanera interna y al Código Aduanero del MERCOSUR. Son cosas pendientes en las que hacemos muy bien en profundizar, porque la responsabilidad va a ser del Parlamento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Seguramente, por los comentarios que se han planteado, no vamos a recabar solo la opinión de la Cancillería. Pero en primera instancia y por lo menos para ponernos al día sobre el estado de esta negociación, sería bueno que citáramos a la Dirección General para Asuntos de Integración y MERCOSUR. Remitiremos una nota para explicar la preocupación de la Comisión por conocer el estado de las negociaciones, a fin de que el funcionario que venga traiga la información y el plácet para brindarla en este ámbito. Luego decidiremos cómo la manejamos, porque esa información hace al interés estratégico del Uruguay en una negociación que está en curso y en la que, según se nos plantea, se nos está tratando de llevar a tomar una decisión fuera del ámbito político, a pesar de que el tema es notoriamente político. Decimos esto porque tiene que ver con la forma en la que Uruguay defiende su interés en materia de puertos, flota, etcétera.

Sin perjuicio de ello, está el tema del Código Aduanero del MERCOSUR, que Uruguay aceptó y va a venir al Parlamento. Oportunamente, daremos aquí una discusión política sobre su contenido y la forma en la que afecta los intereses nacionales. De hecho, la adaptación de nuestro régimen aduanero a las normas del Código Aduanero del MERCOSUR incluye una cláusula que estaría garantizando la vigencia del sistema de puerto libre, según nos lo ha transmitido el Presidente del Centro de Navegación. También es cierto que es una ley uruguaya; habrá que ver en qué medida eso puede dar satisfacción a nuestro interés, porque los otros socios de la región mañana pueden objetar que lo que los obliga no es una ley uruguaya, sino un acuerdo que dice

ciertas cosas que la ley aclara o trata de ampliar pero el Tratado no contempla. De hecho, esos son los problemas que están surgiendo, que no son solo de cumplimiento, sino también de interpretación. Creo que hay un gran componente de incertidumbre en la legalidad, precisamente, por la discusión de la existencia o no de cierto tipo de normas e, inclusive, en algún caso, por el incumplimiento.

También me preocupa mucho que haya tres países que estén de acuerdo con una norma, que quieran que Uruguay la apruebe y que haya presión sobre nuestro país para hacerlo contra sus intereses, aun cuando es un cuarto socio con capacidad jurídica para oponerse o para no formular consenso en torno a cualquier tema. Esta cuestión es muy importante y delicada. Ya no se trata de los acuerdos que están vigentes, sino de los que eventualmente deberíamos firmar para que luego entraran en vigencia.

En ese sentido vamos a hacer esta primera convocatoria y, eventualmente, resolveremos otras, para ir formando opinión a este respecto.

Correspondería pasar a considerar el punto que figura en segundo lugar del orden del día.

(Diálogos)

—— Ya que no estamos en condiciones de tratarlo hoy, propongo que lo mantengamos en el orden del día de las próximas sesiones.

(Apoyados)

—— Pasamos a considerar el punto que figura en tercer lugar del orden del día: "Acuerdo de admisión de títulos y grados universitarios para el ejercicio de actividades académicas en los Estados Parte del MERCOSUR".

El señor Diputado Martínez Huelmo hizo llegar a cada miembro de la Comisión el preinforme que elaboró.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Como bien señaló el Presidente, los señores Diputados ya tienen en su poder el preinforme.

Comienzo por decir que este instrumento está vigente; solo falta la ratificación de la República Oriental del Uruguay.

De acuerdo con el artículo 1º, se acuerda admitir, al solo efecto de la docencia y la investigación, en las instituciones de educación superior o universitaria, a los títulos de grado y posgrado reconocidos y acreditados en los Estados Parte, de acuerdo con la implementación respectiva.

En el artículo 2º se dispone qué se debe entender por títulos de grado y títulos de posgrados.

En el artículo 3º se acuerda que los mencionados títulos deberán ser validados por las legislaciones vigentes en cada Estado Parte.

En el artículo 4º se establecen las mismas exigencias previstas para los nacionales de un Estado Parte con respecto a los postulantes de otro Estado Parte del MERCOSUR que pretendan ejercer actividades académicas en su territorio.

El artículo 5º establece la limitación, solo a los efectos de la docencia y la investigación; para cualquier otra actividad, el reconocimiento de títulos se regirá por la normativa vigente en cada Estado Parte y, por lo tanto, por fuera de este acuerdo.

En el artículo 6º se exigen determinadas probatorias que los interesados deberán presentar a los efectos de cumplir con lo establecido por el artículo 1º.

Cuando leí este proyecto, lo primero que me preocupó fue un artículo que es de orden pero al que nunca atendemos; en este caso figura como artículo 11 y refiere a que Paraguay -que hoy está en una situación de suspenso- es el depositario.

(Interrupción del señor Diputado Garino Gruss)

(Diálogos)

—— Estos menudeos están pensados. Y digo "menudeos" teniendo en cuenta lo que vimos en la previa.

El MERCOSUR emitió la Decisión Nº 26/12 por la que se atribuye a la Secretaría del MERCOSUR, con carácter provisional, la función de depositario de los tratados internacionales firmados por los Estados Parte del MERCOSUR, incluidos los protocolos al Tratado de Asunción. Luego haré llegar a los colegas esta resolución, que allana el hecho de que nosotros, como país, no podamos depositar esto de manera transitoria y, por lo tanto, efectivizar la ratificación correspondiente a los efectos de admitir títulos y grados universitarios para el ejercicio de actividades académicas en los Estado Parte del MERCOSUR. Como este también es un tema laboral, creo en la conveniencia de aprobar este Acuerdo.

Es cuanto tenía para decir.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo único del proyecto de ley en consideración.

(Se vota)

—— Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Queda aprobado el proyecto.

Corresponde dar entrada a una nota de la Junta Departamental de Cerro Largo, que fue repartida, y a la Carpeta Nº 1801/2012, "Protocolo de Nagoya sobre acceso a los recursos genéticos y participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de su utilización al convenio sobre diversidad biológica".

Entiendo que sería bueno que se presentara alguno de los informes que oportunamente pedimos para poder tratarlos en la próxima sesión. Estamos bastante bien, pero como siguen ingresando proyectos, sería conveniente terminar el trámite de los que ya consideramos. Por eso solicito a los colegas que tienen que elaborar los informes que nos los acerquen en las próximas horas.

SEÑOR GARINO GRUSS.- Con respecto a lo que decía el señor Diputado Martínez Huelmo, en el sentido de que los documentos deben estar en manos de Paraguay, esto también está sucediendo en el caso de algún otro proyecto. Entiendo que deberíamos consultar al respecto al Canciller, cuando comparezca a la Comisión.

Nosotros acompañamos este proyecto, pero lo cierto es que estábamos a la espera de la respuesta a una consulta que realicé a un técnico, en forma personal, y que todavía no he recibido. Hago esta aclaración para no caer en contradicciones cuando se trate este tema en la sesión de Cámara. De todas formas, no creo que este sea el caso.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Quiero anunciar que remití a la Secretaría el informe de la Carpeta Nº 1786, "Acuerdo de cooperación cultural con el gobierno del Estado de Qatar". Asimismo, trataremos de acelerar el trámite, de modo que el día lunes el Secretario cuente con el informe del "Convenio con el gobierno de la República de India para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio y su protocolo".

SEÑOR PRESIDENTE.- Muy bien.

Se levanta la reunión.